

IL CASO

La capogruppo in Provincia Mara Dalzocchio: «Valduga, curiosamente, non si è mai speso contro i crescenti rischi ambientali legati all'aumento del traffico della Valsugana»

Il fronte del no si amplia. Dopo il sindaco, la giunta e il Pd, anche Italia Nostra bocchia il sogno di Fugatti: «Opera del tutto inutile ed economicamente insostenibile»

Dibattito Valdastico, Lega contro tutti

Sempre più voci contro la nuova A31. Ma il Carroccio tira dritto: «Si critica a priori, non c'è ancora il progetto»

Se l'obiettivo della giunta Fugatti, con il report della società di consulenza Pwc, era di allargare il consenso verso il progetto di portare la Valdastico per le Valli del Leno, siamo di fronte ad un fallimento. Perché lo studio pro A31, che mette in fila i presunti vantaggi economici della nuova autostrada dal Veneto con sbocco a Rovereto Sud, ha infatti rinsaldato il fronte, molto ampio, dei contrari. Il sindaco di Rovereto Francesco Valduga ha portato le ragioni del no, un paio di giorni dopo la diffusione dello studio Pwc, nel Consiglio della autonomie locali. E l'assessore ai Lavori pubblici Carlo Plotegher ha scelto invece la seduta della circoscrizione Marco per fare alcune considerazioni. «Non c'è alcuna contrarietà ideologica, né mia né dell'amministrazione - ha sottolineato - Ma il progetto della Provincia mette a rischio le falde acquifere. E poi è un progetto che cala dall'alto, non richiesto dalla popolazione: sono stato cinque anni nella mobilità, e mai nessuno mi ha chiesto la Valdastico, a differenza per esempio con la tangenziale, quella sì attesa».

La difesa al fuoco di fila contro il disegno di Fugatti arriva, come già successo molte volte in passato, dalla capogruppo in Consiglio provinciale della Lega Mara Dalzocchio. «Sono rimasta amareggiata - anche se non sorpresa - delle parole con cui Valduga ha bocciato a prescindere ogni ipotesi di Valdastico. Una bocciatura aprioristica fatta sulla base di rischi ambientali che è curioso che siano dati



per indiscutibili sulla base di una sola perizia e, soprattutto, quando il progetto dell'opera non è ancora stato stabilito. Per quanto, per scopi palesemente elettoralistici, si tenti di raccontarla in modo diverso - quasi i cantieri per tale opera dovrebbero aprire da un momento all'altro - la Provincia e il Consiglio provinciale non solo non hanno ancora definito un progetto specifico, ma hanno approntato un Documento preliminare all'adozione di una variante al Piano urbanistico provinciale che, se letto con attenzione, riserva delle sorprese. Infatti in tale Documento - basta leggerlo - ci sono

ampi richiami al tema della protezione ambientale. A ciò si aggiunga che, curiosamente, non risulta che il primo cittadino di Rovereto si sia mai speso contro i crescenti rischi ambientali, e per la salute dei cittadini, legati all'aumento del traffico della Valsugana, che non è sulla Luna, ma nel nostro Trentino, e che senza dubbio verrebbe agevolata, in termini di traffico, dalla realizzazione della Valdastico».

Ma anche la giornata di ieri ha portato nuovi argomenti al fronte del no. Il consigliere provinciale Pd Alessandro Olivi sottolinea che «solo pensare che le

presenze turistiche possano aumentare accorciando di poco e per una quota minoritaria di utenti le tratte di accesso alle nostre montagne (20 minuti di auto in meno da Vicenza, ndr) è segno di una visione retrograda e pericolosa. Il futuro del turismo della montagna dipende al contrario da un modello di sviluppo che nulla ha a che fare con il vantaggio effimero di qualche chilometro in meno. Oggi e domani il differenziale competitivo deriva sempre più dall'offerta di territorio "lontano" dal rumore, autentico nel paesaggio, meno denso di traffico e di antropizzazione. Le pre-

senze, soprattutto alberghiere, si misureranno in base alla capacità delle diverse destinazioni di proporre servizi di qualità piuttosto che inseguire il picco del fine settimana».

Tesi, queste ultime, analoghe a quelle di Italia Nostra: «Un'opera totalmente inutile ed economicamente insostenibile. La relazione (di Pwc, ndr) si cimenta nel compito impossibile di dimostrare l'indimostrabile, con argomentazioni stravaganti e omissive. Prima di prendere qualsiasi decisione, s'invita il consiglio provinciale a riesaminare criticamente il suo contenuto e a leggere attentamente

l'esplicita avvertenza finale della relazione, che non dedica neppure una riga ai costi ambientali e paesaggistici causati dalla sua realizzazione, come non facessero parte dell'impatto socio-economico». Secondo l'associazione, «con una frazione dell'enorme capitale che i cittadini sarebbero indirettamente chiamati a fornire, si potrebbe significativamente migliorare la statale 47, infrastruttura fondamentale per la mobilità, a cominciare dal by-pass in galleria della zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, con effetti positivi su turismo, paesaggio e ambiente».



GRANDI OPERE

Plotegher: «Con la galleria di uscita al Millennium paese danneggiato»

«Raddoppio binari, rischio per Marco»

ENRICO DE ROSA

«È uno specchietto per le allodole l'interramento della ferrovia. Perché la statale 12 continuerebbe a dividere in due la città. Mentre la frazione di Marco ne uscirebbe devastata, con l'uscita della galleria al Millennium. Non ci sarebbe alcun risultato apprezzabile. Per questo l'amministrazione tiene gli occhi ben aperti su quello che Rfi e la Provincia vogliono fare». Non ha mostrato alcun dubbio l'assessore comunale ai Lavori pubblici Carlo Plotegher quando qualche sera fa ha affrontato la questione dell'interramento della ferrovia nel corso della seduta circoscrizionale di Marco.

Il progetto, di cui da qualche mese si parla con maggiore frequenza, al momento

non sembra aver coinvolto più di tanto l'opinione pubblica roveretana. Invece non si può negare che le forze politiche stiano dibattendo con crescente attenzione il progetto presentato nello scorso ottobre a Palazzo podestà dal Presidente Maurizio Fugatti. In quell'occasione il presidente della Provincia aveva illustrato le due soluzioni: l'interramento profondo, a 30 metri, della linea merci e quello leggero, a 10 metri, della linea passeggeri. E l'altra proposta, che vorrebbe interrare la linea merci, a 10 metri, lasciando la linea passeggeri in superficie. Mentre gli ingressi della galleria della linea merci sarebbero al Millennium Center e a Sant'Ilario. Come è noto il consiglio comunale si è già dichiarato favorevole all'interramento della linea passeggeri. Nonostante questo orientamento, più di

recente si sono moltiplicate le osservazioni critiche della stessa giunta comunale. Intervenedo recentemente ad un incontro sul tema della mobilità, l'assessore alla qualità urbana Andrea Miniucchi aveva osservato: «Per un verso l'interramento della ferrovia è un'opportunità. Ma crea scontentezza per coloro che si troveranno vicino agli ingressi delle gallerie». Anche sul tema della partecipazione ha riflettuto lo stesso Plotegher: «L'opinione pubblica non deve farsi ingannare. Perché è stato soltanto commissionato uno studio di fattibilità, che valuteremo con acribia. La nostra idea è che non c'è bisogno di quadruplicare i binari sul nostro territorio. Il raddoppio serve su alcuni tratti, pari a una novantina di chilometri. Ma gli altri potrebbero rimanere come sono».



L'assessore comunale Carlo Plotegher